

AUTO hebdo

TOUTE L'ACTUALITÉ DU SPORT AUTOMOBILE

N°1787 / 12 janvier 2011

DS3 WRC

PRÊTE À RELEVER LE DEFI



→ TESTS EN SUÈDE

Photos exclusives, premières impressions de Loeb et Ogier, comment Citroën Racing élève sa nouvelle championne...

FR : 3,20 € DOM : 4,30 € - BEL : 3,50 € - CH : 6,40 FS - AND : 3,50 € - CAN : 6,90 \$ CAN
ESP : 3,50 € - GR : 3,50 € - ITA : 3,50 € - LUX : 3,50 € - MAR : 33 DH - MAY : 4,60€ - PORT.CONT. : 3,80 €

FORMULE 1

Lotus Renault GP



RENCONTRE Eric Boullier PAROLES DE BOSS !



J-7

Rallye Monte-Carlo

L'Automobile Club de Monaco nous ouvre ses portes

La saga Lancia

Fulvia, Stratos, 037, Delta...



La liste définitive des engagés

Les dernières infos

M 01130 - 1787 - F: 3,20 €

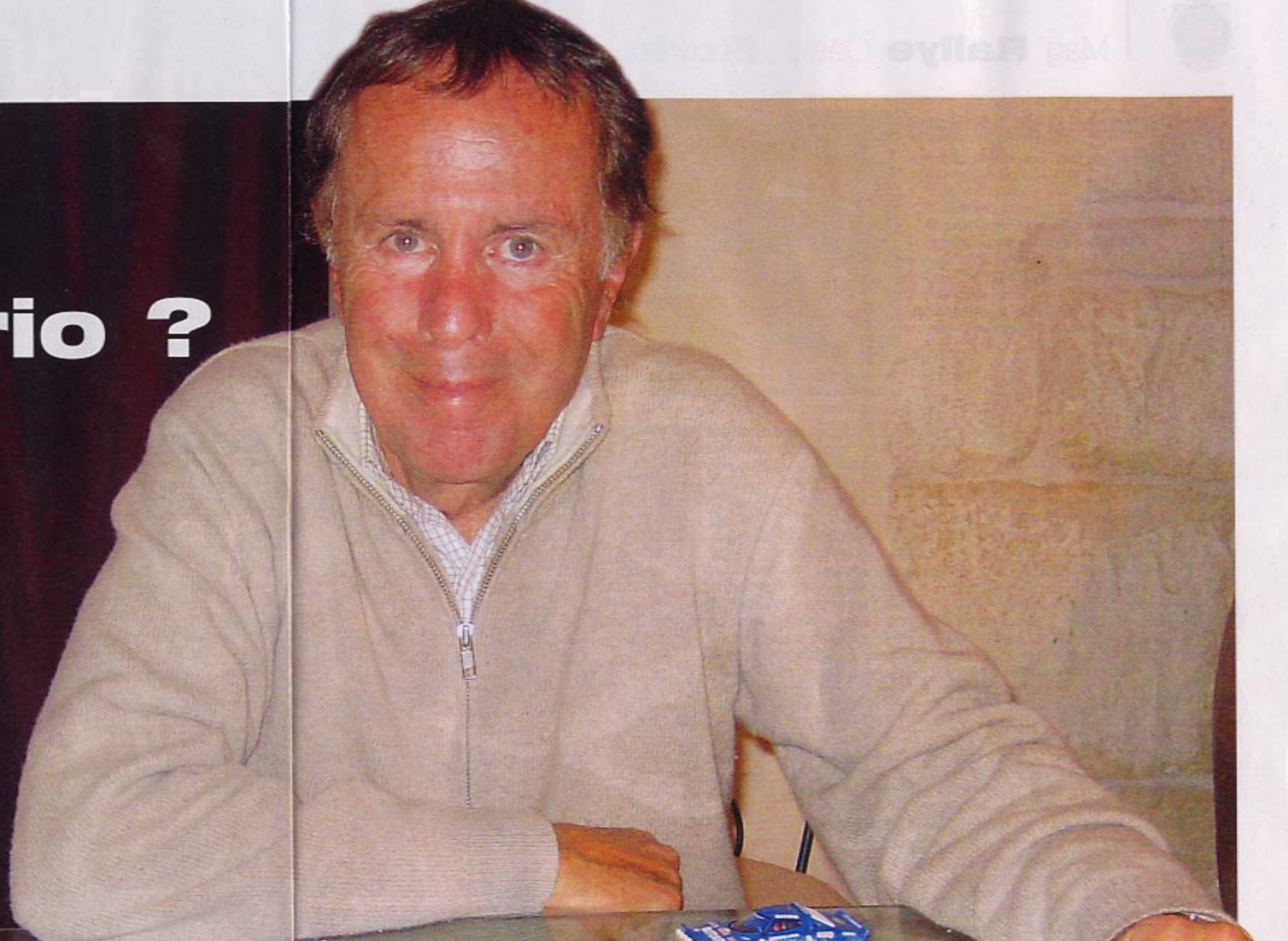


T'as vu Monte-Fiorio ?

En 1962, Cesare Fiorio participe au Rallye Monte-Carlo. Dix ans plus tard, il le gagne, en tant que patron de l'écurie Lancia. C'est le début d'une longue série de succès. Le légendaire directeur sportif italien se souvient.



Michel Lizin Envoyé spécial / Photos DPPI



MICHEL LIZIN



De l'aéroport de Brindisi, on prend la route de Bari, que l'on quitte vers la splendide ville d'Ostuni la blanche avant de se perdre dans les Pouilles, du côté de Ceglie Messapica. « Arrête-toi à la Masseria (ferme d'hôte. Ndr). Je t'y attendrai. Tu n'auras qu'à me suivre. »

Les routes se font de plus en plus minuscules pour se transformer en un dédale de chemins de terre de plus en plus étroits qui laissent parfois le plus raffiné des GPS. Après avoir longuement vécu en Sardaigne, Cesare Fiorio s'est installé, avec sa compagne Patrizia, dans sa propriété des Pouilles. À 71 ans, plus jeune que jamais, il entame une nouvelle vie dans cette petite ville où il est « assessore » (adjoint au maire), responsable du sport, de l'aménagement du territoire et du marketing. « Ceglie Messapica est la capitale de la gastronomie et, tout cela, à des prix divisés par deux par rapport au Nord du pays. La nourriture est la plus simple, la plus saine et la meilleure de toute l'Italie. Les produits de l'agriculture sont les meilleurs au monde ! »

En compagnie de Patrizia, Cesare Fiorio produit tous ses légumes, dont les délicieux cime di rapa, qui accompagnent si bien les orechiette. Il produit, bien sûr, ses tomates et son huile d'olive. « C'est une autre vie, dit-il en servant la burrata. J'ai préféré que tu viennes chez moi, pour te montrer les miniatures qu'un collectionneur japonais m'a offertes. »

Elles sont huit, avec, dans le désordre, la Fulvia HF de 1972 (Munari), une Lancia Stratos aux couleurs Alitalia (Munari), la Stratos bleue de Chardonnet (Darniche, 1979), la Rally 037 de Röhr (1983), la Delta S4 de Toivonen (1986) et plusieurs Delta HF Intégrale. Rien que des voitures victorieuses, mais il y en a eu d'autres ! « Je ne sais que te dire sur le nombre de mes victoires à Monaco. Il y a la première, bien sûr, en 1972, l'événement qui a tout déclenché, puis les trois succès consécutifs de Sandro sur la Stratos, de 1975 à 1977. De mon point de vue, la victoire de Darniche, en 1979, m'appartient aussi. Pour faire gagner la 131 Abarth, le groupe Fiat m'a contraint à abandonner la Stratos. Pour le Monte-Carlo, je pensais que ce n'était pas une bonne idée. Je me suis souvenu que je n'étais pas le patron de l'équipe Lancia, mais le responsable des activités sportives Lancia. J'ai fait préparer une Stratos dernier cri que j'ai confiée à mon ami André Chardonnet. On sait l'usage que Darniche en a fait ! »

Cela n'empêche pas Fiorio, l'année suivante, d'imposer la Fiat 131 Abarth. « D'accord, mais, à son volant, il y avait Walter Röhr... Quatre victoires à Monte-Carlo, au volant de quatre voitures différentes, cela ne s'invente pas : cela se construit ! Le Monte-Carlo réclame des



Janvier 1972, Sandro Munari et le coupé Fulvia HF : la première victoire, celle qui a tout déclenché.

qualités de pilotage très particulières, la première d'entre elles étant de pouvoir aller suffisamment vite – mais pas trop – quand on n'a pas les bons pneus. Ce qui arrive toujours. Tôt ou tard. Il est impossible d'avoir pendant quatre jours le bon équipement pneumatique. Quand il le fallait, Röhr et Munari étaient capables de limiter les dégâts. Andruet et Darniche aussi, pour te citer deux Français. Il faut aussi savoir lire les changements des conditions d'adhérence, à la tombée de la nuit et au petit matin, avoir une grande capacité d'anticipation, puis d'improvisation. J'en ai connu, des pilotes ! Le meilleur d'entre eux, c'était Henri, un interprète de génie. »

Henri, c'est Toivonen, vainqueur du Monte-Carlo 1986, sur l'indomptable et surpuissante Lancia Delta S4, avant de tragiquement disparaître, quatre mois plus tard, en Corse. « Henri avait quelque chose de plus. Il était le seul capable de dominer les Groupe B de la dernière génération. »

Le mythe

Le ton est donné. On y reviendra. Mais d'où vient l'amour de Fiorio pour le Monte-Carlo ? « Ben... C'était le Monte-Carlo ! Le mythe, quoi... L'unique ! Je l'ai disputé en 1962, sur Lancia Flaminia Coupé. J'avais 23 ans. J'ai perdu trente minutes sur sortie de route, mais j'ai quand même eu le droit de participer au parcours final. J'ai terminé. Ne demande pas mon classement... »

Fiorio est un bon pilote. En 1966, il termine la Targa Florio à la 6^e place au classement absolu. Son originalité, c'est d'être très tôt attiré par la direction d'une équipe. En 1964, il crée la HF Squadra Corse qui engage, entre autres, des Flavia Zagato et Flaminia Coupé aux premières 24 Heures de Francorchamps Tourisme. « Ne m'en parle pas. Un des pires souvenirs de ma vie. » Au premier tour, René Trautmann et Leo Cella, qui se disputent la première place, s'accrochent à Masta. Dans la nuit, Piero Frescobaldi se tue à Malmédy. Fiorio insiste en circuit, mais il compte, d'abord, sur les rallyes. En 1967, Sandro Munari impose sa Fulvia HF ▶



1972



1975



Cesare Fiorio, Sandro Munari et la Lancia Stratos : un trio imbattable, taillé pour le Monte-Carlo où il signe un sensationnel tiercé : 1975-1976-1977.



Souvenirs, souvenirs...

Sans entrer dans les détails, Cesare Fiorio se souvient de quelques éditions victorieuses...

1972 La surprise

« Munari s'est rapidement retrouvé esseulé face à une meute d'Alpine. Nous avons longuement occupé la tête pendant le parcours commun. L'un ou l'autre mauvais choix de pneus nous a fait aborder la dernière nuit en troisième position, derrière Andruet et Darniche. Jean-Claude a tapé dans la Couillolle et Bernard a cassé sa boîte, mais nous n'avons jamais cessé de mettre la pression sur eux. »

1975 L'angoisse

« Nos trois Stratos étaient hyperfavorites, mais, dès la première nuit, Andruet et Pinto sortent de la route, piégés par la même plaque de verglas, dans le même virage de Jabron-Chateauvieux. Nous n'avions plus qu'une seule voiture, face à une armada de Fiat 124 Abarth. Ce furent 72 heures de torture. Heureusement, Munari n'est pas du genre à perdre ses moyens face aux responsabilités. Il a tenu. »

1976 Le pari

« Les organisateurs avaient pondu un règlement selon lequel chaque équipage devait choisir, avant le départ, le seul type de pneus qu'il utiliserait en course. Presque tous nos rivaux avaient choisi des gommes neige, qu'ils clouteraient ou non. Moi, j'ai regardé avec attention les prévisions météo et nous avons vérifié qu'il était possible de... clouter nos pneus racing. Nous pouvions aller jusqu'à 400 clous à l'avant et 800 à l'arrière ! J'ai pris le risque. Nous avons dominé les spéciales sur goudron, limité les dégâts sur la glisse et nous avons réalisé le doublé. »

1979 La remontée

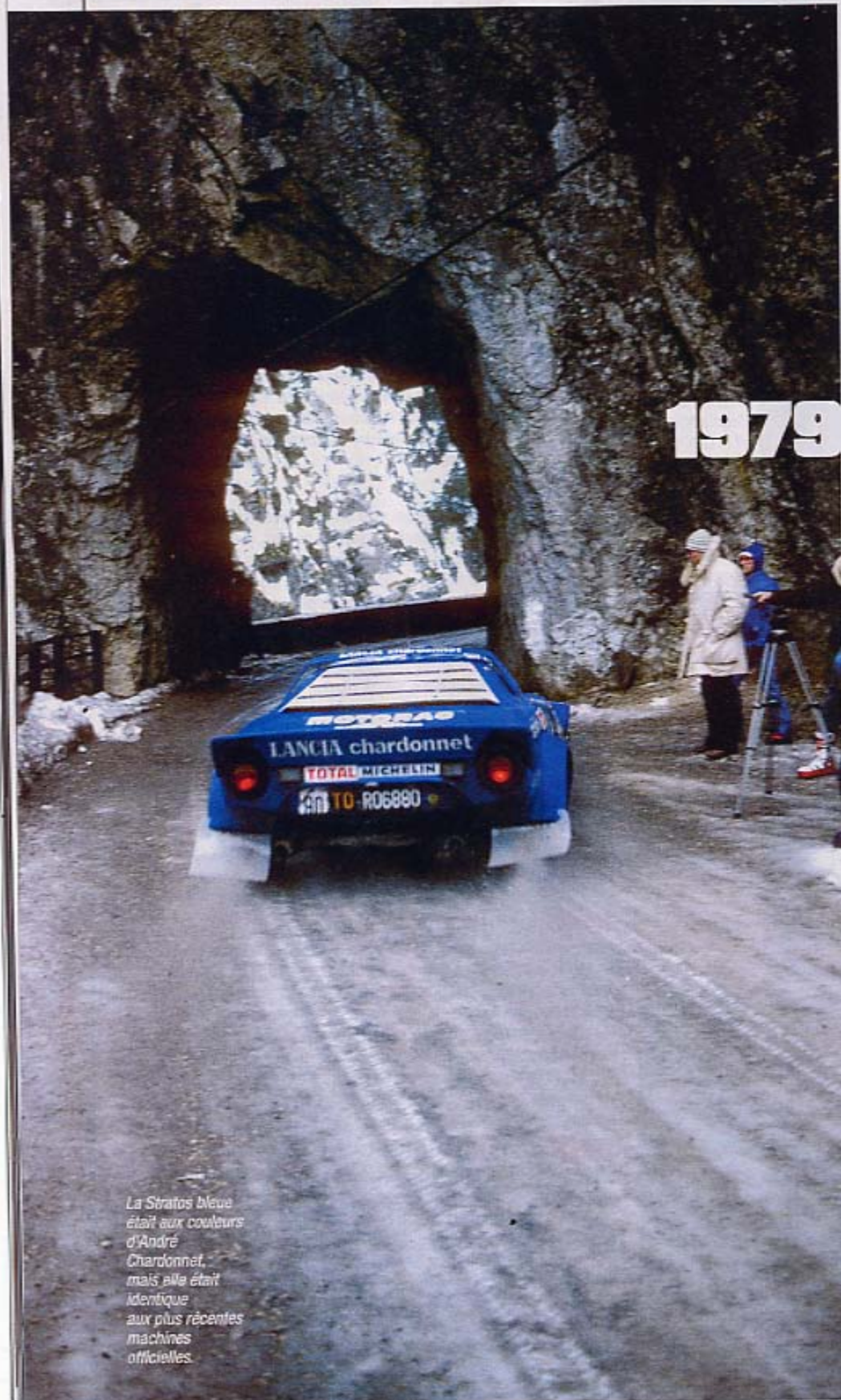
« Sur une Stratos alignée par Chardonnet, Darniche n'est que 6^e à l'entame de la dernière nuit, à plus de 6' de la Ford Escort de Waldegard. Mais les dernières spéciales sont beaucoup moins enneigées. Pierre Dupasquier, de Michelin, propose de monter des pneus expérimentaux, des slicks, mais qui permettent de franchir la neige avant de s'exprimer à fond sur les portions goudronnées. Bernard en fait un usage parfait, reprenant les secondes par dizaine pour s'imposer de justesse. »

1986 Le miracle

« Toivonen est en tête. À la sortie de l'Ardèche, sa Delta S4 percute un touriste qui roule à gauche. Le choc est terrible. L'abandon semble inévitable, mais mes mécaniciens réalisent une réparation de fortune. Elle a réclamé beaucoup de temps, mais la liaison est longue. L'auto roule en crabe, Henri roule à tombeau ouvert pour pointer dans les temps. Physiquement, il souffre le martyr. Les Audi et la Peugeot de Salonen lui passent devant. Il faut plusieurs spéciales pour que l'auto roule droit. Quand c'est fait, Henri les massacre, les dégoûte et s'impose... »

1987 La polémique

« Nos trois Delta HF 4WD dominent. Je les laisse se battre entre elles mais la transmission casse net sur l'auto de Saby. Je ne peux plus prendre de risques. Lorsque j'intime l'ordre à Biasion et Kankkunen de lever le pied, Miki est en tête. De peu, certes, mais il est premier. Néanmoins, je décide que le classement final dépendra de leur chrono sur le Turin. Biasion est le plus rapide. Kankkunen n'apprécie pas. Il cumule les meilleurs temps avant d'envoyer les reporters de la télé dans le dernier virage de la dernière spéciale, là où il s'arrêtera pour laisser passer Biasion. C'était sa première course avec nous. J'ai été à deux doigts de le virer. Dix mois plus tard, il est champion du monde. »



La Stratos bleue était aux couleurs d'André Chardonnet, mais elle était identique aux plus récentes machines officielles.



À l'issue d'une exceptionnelle dernière nuit, bien aidés par leurs pneus Michelin et par les pierres placées sur la route de la Ford Escort de Björn Waldegard, Bernard Darniche et Alain Mahé sortent vainqueurs in extremis de l'édition 1979.



André Chardonnet (à l'arrière-plan), l'importateur français, était très apprécié de Cesare Fiorio.



Sept ans plus tard, sur le pont, Darniche savoure enfin sa revanche après sa défaite de 1972 face à... Lancia.

au tour de Corse. En 1969 et 1970, Harry « Sputnik » Kälström remporte le RAC Rally. « Au début, on avait un hangar, un pont-élévateur et trois mécanos à temps partiel. Plus tard, nous étions dix, et pas un de plus. Notre victoire au Monte-Carlo 1972 a tout changé. Elle a eu une importance commerciale énorme. Les ventes de la Fulvia Coupé se sont envolées. Ce succès nous a ouvert les portes du grand public. L'attitude de la presse a changé et, surtout, nous avons été perçus autrement au sein de l'entreprise. Nous avons été reconnus, "dédouanés", pour une action auparavant considérée comme ayant pour principal effet de coûter de l'argent. » Fiorio est un homme pressé. Et organisé. La Fulvia est en bout de développement. Le projet Stratos est dans les cartons. Il profite de l'enthousiasme né du triomphe monégasque pour accélérer sa naissance. La voiture effectue ses débuts au Tour de Corse 1972. « Elle était aux couleurs d'un cigarettier rouge et blanc. Là encore, nous innovions : en rallye, jamais une voiture officielle n'avait porté les couleurs d'un sponsor. »

En 1973, Munari remporte le Tour de France Auto, mais, première crise du pétrole faisant, la Lancia Stratos n'est pas homologuée avant octobre 1974. De 1975 à 1977, la splendide machine italienne s'impose trois fois consécutivement à Monaco, avec Sandro Munari. « Nous avons beaucoup d'expérience. Nous maîtrisons bien cette épreuve. Le secret de la victoire, c'est d'y faire moins d'erreurs que les autres. Surtout dans le choix des pneus. C'est pourquoi je parcourais, personnellement, le plus grand nombre possible de spéciales. Les pilotes avaient leurs ouvreurs, mais je voulais me faire ma propre idée du terrain et de la façon dont il allait évoluer. »

Changement de roues en spéciale

L'esprit de Cesare Fiorio est constamment en ébullition. « Monte-Carlo, c'était spécial. Il fallait absolument y résoudre la part d'imprévu. Les téléphones portables n'existaient pas. Nous avons été les premiers à utiliser les radios, avec un avion de liaison tournant dans le ciel. Nos conversations n'étaient pas codées : personne ne nous écoutait... Pas encore. » Une autre époque. « Grâce à nos radios, nous avions les chronos de nos équipages, mais pas ceux des autres. Pour en prendre connaissance, nous faisons comme tout le monde, nous écoutons Radio Monte-Carlo ! » On est loin du « tracking system » et des chronos intermédiaires tous les quatre kilomètres. Par ses flashes, heure par heure, puis en suivant en direct la totalité de la dernière nuit, la station monégasque était alors le lien indispensable entre les participants, les équipes et le public. En 1972, l'abandon de Darniche, à l'arrivée du Turin, à quelques spéciales du retour à Monaco, y a été vécu en direct :

« Bernard, vous avez course gagnée maintenant ! »
« La boîte est bloquée. J'abandonne. »



Troisième victoire pour Röhrli au Monte-Carlo, sur une troisième marque différente !



Il fallait s'appeler Henri Toivonen pour domestiquer près de 500 chevaux sur la neige !



Et Lancia, Fiorio et Munari de remporter leur premier Monte-Carlo, la première victoire d'une longue série qui ne doit rien au hasard, mais au soin apporté à la préparation de l'épreuve et au souci de toujours innover. « Je ne pense pas avoir inventé les ouvreurs, mais j'ai été le premier à engager des pilotes professionnels pour faire le boulot. Ils participaient à tous nos tests pneumatiques, afin d'avoir une bonne connaissance de la gamme et de mieux conseiller leur pilote. » En 1983, avec ses deux roues motrices, la Lancia Rally 037 souffre sur la neige face aux Audi Quattro. Certaines spéciales sont d'abord sèches, puis fortement enneigées. Pour limiter les dégâts, Fiorio invente le changement de roues en spéciale. À cette époque, l'assistance est libre. « Nous avons mis au point une multi-déboulonneuse qui enlevait en même temps les cinq écrous d'une roue. Un commando de huit

Les victoires Lancia en Principauté

- 1954 : Chiron-Basadonna, Aurelia
- 1972 : Munari-Mannucci, Fulvia Coupé HF
- 1975 : Munari-Mannucci, Stratos
- 1976 : Munari-Maiga, Stratos
- 1977 : Munari-Maiga, Stratos
- 1979 : Darniche-Mahé, Stratos
- 1983 : Röhrli-Geistdorfer, Rally 037
- 1986 : Toivonen-Cresto, Delta S4
- 1987 : Biasion-Siviero, Delta HF 4WD
- 1988 : Saby-Fauchille, Delta HF 4WD
- 1989 : Biasion-Siviero, Delta HF Integrale
- 1990 : Auriol-Occelli, Delta HF Integrale 16V
- 1992 : Auriol-Occelli, HF Integrale

hommes a été constitué : deux mécanos pour lever les crics, un par roue, maniant chacun une multi-déboulonneuse, et les deux derniers pour passer les roues. Des dizaines de fois, à l'usine, les gestes ont été répétés. En course, la manœuvre s'est réalisée en quarante secondes. Ce n'est pas rien, mais on y gagnait. » Des slicks pour les quinze premiers kilomètres ultra-secs de Saint-Jean-en-Royans, puis des maxi-clous : le tour est joué et la victoire – pour Röhrli – au bout du chemin. Fiorio pense aussi à la préparation des pilotes. Il est le premier à amener un médecin sur les rallyes (le Dr. Bartoletti, décédé le 17 août 2008). « En 1987, Agnelli (le propriétaire et patron de Fiat. Ndlr) me demande d'entrer au conseil d'administration de la Juventus de Turin. Je n'y connaissais rien en foot, mais je me suis dit qu'ils devaient être à la pointe de la préparation physique et mentale. En fait, ils étaient dix ans der- »



Fiorio a toujours défendu les pilotes latins, italiens ou... français. Ici, Bruno Saby, vainqueur en 1988 sur Delta HF 4WD.

1988

rière nous ! C'est moi qui leur ai expliqué comment optimiser un sportif. Par sa complexité, ses multiples facettes, les milliers de détails qui font la différence entre la victoire et la défaite, le rallye est une école de la réflexion. En 1972, Enzo Ferrari m'appelle à la direction de son équipe pour la Targa Florio. J'y ai créé l'assistance et le panneautage à cinq endroits du circuit, et le liaison-radio avec le pilote. Rien de cela n'existait. Nous avons gagné (avec Merzario-Munari, sur

lundi." Je ne le savais pas, mais je tournais définitivement la page rallye de ma vie. »
À Maranello, le nouveau patron redresse la barre avec trois victoires (2 pour Mansell et 1 pour Berger) en 1989 et six en 1990 (5 pour Prost et 1 pour Mansell). Le titre Pilotes est perdu de justesse (deuxième accrochage Senna-Prost à Suzuka), ce qui n'empêche pas Fiorio d'être débarqué en avril 1991. « Je suis heureux d'avoir vécu cette expérience, mais plus encore de mon

Ils ont couru pour lui le Monte-Carlo

Sandro Munari, René Trautmann, Hannu Mikkola, Simo Lampinen, Harry Källström, Ove Andersson, Björn Waldegård, « Lele » Pinto, Fulvio Bacchelli, Attilio Bettega, Jean-Claude Andruet, Bernard Darniche, Michèle Mouton (chez Chardonnet), Walter Röhrl, Markku Alén, Henri Toivonen, Miki Biasion, Juha Kankkunen, Bruno Saby, Alessandro Fiorio, Dario Cerrato, Michael Ericsson, Yves Loubet, Didier Auriol (liste non exhaustive)...

une 312P. Ndr). Travailler pour Ferrari, c'était mon rêve ! »
Une ambition qui mettra encore 17 ans avant de s'accomplir. « Au beau milieu du Rallye du Portugal 1989, j'étais à Póvoa de Varzim quand j'ai reçu un coup de fil de Cesare Romiti, le Président de Fiat. Séance tenante, j'ai rejoint Turin. La réunion a été courte : "Tu prends la direction sportive de Ferrari. Tu commences

quart de siècle passé en rallye. J'ai eu la chance d'y être quand chaque épreuve avait son âme, différente de celle de toutes les autres. Tout était remis en question à chaque manche. Le rallye, alors, n'était pas seulement une compétition très dure, mais une philosophie de la vie impliquant de relever chaque jour de nouveaux défis, toujours différents. Le Monte-Carlo en a toujours donné le meilleur exemple. »

TRAJECTOIRE

Né le 5 mai 1939, à Turin. Diplômé en Science Politique.

1961 : débuts en compétition, comme pilote.

1964 : création de la HF Squadra Corse.

1969 : la HF Squadra Corse intègre Lancia et en devient le département compétition.

1969-1989 : directeur des activités sportives Lancia.

1984-1989 : directeur de la compétition pour le groupe Fiat.

1988 : directeur de la compétition Alfa Romeo.

Mars 1989-mai 1991 : directeur sportif Ferrari F1.

1994-2000 : team manager Ligier, Forti, Ligier, Prost, Minardi.

Depuis 2000 : commentateur F1 pour la RAI (télévision nationale italienne).



Double vainqueur à Monaco, Biasion est le seul pilote italien sacré champion du monde (88 et 89), grâce à Fiorio et Lancia.

1989



Didier Auriol et Bernard Occelli récompensent Fiorio de la confiance qu'il leur a accordée en remportant, en 1990, leur première victoire monégasque.



1990

1992

Cesare Fiorio n'est plus à la tête de l'équipe lorsque Didier Auriol et Bernard Occelli signent ce qui reste, jusqu'à présent, la dernière victoire Lancia à Monte-Carlo.

